Deutscher Bundestag
2. Wahlperiode
1953

Drucksache 3576

Bundesrepublik Deutschland
Der Bundeskanzler
8 — 97105 — 2439/57 II

Bonn, den 29. Mai 1957

An den Herrn
Präsidenten des Deutschen Bundestages

Hiermit übersende ich den von der Bundesregierung beschlossenen

Entwurf eines Gesetzes zu dem Abkommen vom 29. Januar 1957 zwischen der Bundesrepublik Deutschland und dem Königreich Norwegen über den Luftverkehr

nebst Begründung mit der Bitte, die Beschlußfassung des Deutschen Bundestages herbeizuführen.

Der Wortlaut des Abkommens ist in deutscher und norwegischer Sprache beigefügt.

Federführend sind die Bundesminister für Verkehr und des Auswärtigen.

Der Bundesrat hat in seiner 177. Sitzung am 24. Mai 1957 gemäß Artikel 76 Abs. 2 des Grundgesetzes beschlossen, gegen den Gesetzentwurf keine Einwendungen zu erheben. Der Bundesrat ist der Auffassung, daß das Gesetz gemäß Artikel 105 Abs. 3 des Grundgesetzes seiner Zustimmung bedarf.

Der Stellvertreter des Bundeskanzlers
Dr. h. c. Blücher

Druck: Bonner Universitäts-Buchdruckerei, Bonn
Alleinvertrieb: Dr. Hans Heger, Bad Godesberg
Rheinallee 20, Telefon 3551

Entwurf eines Gesetzes

zu dem Abkommen vom 29. Januar 1957 zwischen der Bundesrepublik Deutschland und dem Königreich Norwegen über den Luftverkehr

Der Bundestag hat mit Zustimmung des Bundesrates das folgende Gesetz beschlossen:

Artikel 1

Dem am 29. Januar 1957 unterzeichneten Abkommen zwischen der Bundesrepublik Deutschland und dem Königreich Norwegen über den Luftverkehr wird zugestimmt. Das Abkommen wird nachstehend veröffentlicht.

Artikel 2

Artikel 7 und 12 des Abkommens finden im Saarland vom Ende der Übergangszeit nach Artikel 3 des Saarvertrages vom 27. Oktober 1956 (Bundesgesetzbl. II S. 1587) an Anwendung. § 16 des Gesetzes über die Eingliederung des Saarlandes vom 23. Dezember 1956 (Bundesgesetzbl. I S. 1011) bleibt unberührt.

Artikel 3

(1) Dieses Gesetz tritt am Tage nach seiner Verkündung in Kraft.

(2) Der Tag, an dem das Abkommen nach seinem Artikel 20 in Kraft tritt, ist im Bundesgesetzblatt bekanntzugeben.

Begründung

I. Allgemeine Bemerkungen

Schwerpunkt des deutschen Luftverkehrs ist der internationale Fluglinienverkehr. Er kann nur betrieben werden, wenn die ausländischen Staaten, die überflogen oder angeflogen werden sollen, dem deutschen Luftverkehr entsprechende Flugrechte einräumen.

Alle Bestrebungen, den internationalen Fluglinienverkehr umfassend durch multilaterale Abkommen zu regeln, haben bisher nicht zu einem nennenswerten Erfolg geführt. Nach der Vereinbarung vom 7. Dezember 1944 über den Durchflug im Internationalen Fluglinienverkehr *) (BGBl. 1956 II S. 442) ist zwar den Vertragsstaaten das Recht des Überflugs und das Recht zur Durchführung nichtgewerblicher Landungen gestattet. Nach Artikel 6 des Abkommens von Chicago vom 7. Dezember 1944 über die Internationale Zivilluftfahrt *) (BGBl. 1956 II S. 412) kann jedoch das wichtige Recht zur Vornahme kommerzieller Landungen im Fluglinienverkehr in Übereinstimmung mit dem völkerrechtlichen Grundsatz, daß jeder Staat die Lufthoheit über seinem Gebiet besitzt, nur „mit der besonderen Ermächtigung oder mit einer anderweitig erteilten Genehmigung" des Staates, dessen Gebiet berührt wird, ausgeübt werden. Nach allgemeinen internationalen Gepflogenheiten werden diese Rechte grundsätzlich in zweiseitigen Luftverkehrsabkommen eingeräumt.

Zweiseitige Luftverkehrsabkommen sind bereits vom Deutschen Reich vor dem zweiten Weltkrieg abgeschlossen worden, sie sind jedoch veraltet und müssen erneuert werden.

Nach Delegationsverhandlungen in Bonn (November 1955) und in Kopenhagen (Ende August 1956) wurde das Abkommen zusammen mit den gleichlautenden Luftverkehrsabkommen mit den Königreichen Dänemark und Schweden am 29. Januar 1957 in Bonn unterzeichnet.

Mit dem Inkrafttreten des Abkommens werden die derzeitigen beträchtlichen Flugrechte des Luftverkehrsunternehmens „Scandinavian Airlines System" (SAS), die noch auf Besatzungsrecht beruhen und nach Artikel 4 des Zwölften Teils des Vertrages zur Regelung aus Krieg und Besatzung entstandener Fragen — Überleitungsvertrag (BGBl. II S. 457) einstweilen weiterbestehen, aufgehoben und in einer Form geregelt, die den deutschen Verkehrsinteressen besser Rechnung trägt. Hierbei wurden die Transit-Verkehrsrechte des SAS über dem Bundesgebiet auf ein Maß beschränkt, das einen Ausgleich zwischen den Interessen der beiderseitigen Luftverkehrsunternehmen unter Berücksichtigung der engen handels- und wirtschaftspolitischen Beziehungen beider Vertragsstaaten darstellt.

Die beiderseits eingeräumten Verkehrsrechte sind in einem bis zum 31. März 1960 befristeten Fluglinienplan festgelegt, der durch Notenaustausch vereinbart wurde (siehe Artikel 2 Abs. 2). Eine Vereinbarung in dieser Form ist gewählt worden, um die Fluglinienrechte jeweils den Verkehrsanforderungen leichter anpassen zu können.

Die deutschen Luftverkehrsunternehmen sind zum Betrieb folgender Linien berechtigt:

Linie 1: von Punkten in der Bundesrepublik Deutschland über Zwischenlandepunkte im Königreich Dänemark und im Königreich Schweden nach Oslo, Bergen, Stavanger;

Linie 2: von Punkten in der Bundesrepublik Deutschland über Zwischenlandepunkte im Königreich Dänemark und im Königreich Schweden nach Oslo, Bergen, Stavanger sowie darüber hinaus nach Punkten in Nordwesteuropa;

Linie 3: von Punkten in der Bundesrepublik Deutschland über Zwischenlandepunkte im Königreich Dänemark und im Königreich Schweden nach Oslo, Bergen, Stavanger sowie darüber hinaus nach Punkten in Nordwesteuropa und in Nordamerika.

Die norwegischen Luftverkehrsunternehmen sind zum Betrieb folgender Linien berechtigt:

von Punkten im Königreich Norwegen über Zwischenlandepunkte im Königreich Schweden und im Königreich Dänemark

Linie 1: nach Hamburg, Bremen, Hannover, Düsseldorf, Köln-Bonn, Frankfurt (Main), Stuttgart, Nürnberg, München;

*) für die Bundesrepublik Deutschland wirksam geworden am 8. Juni 1956 (Bekanntmachung vom 12. Oktober 1956 — BGBl. II S. 934)

Linie 2: nach Hannover oder Nürnberg oder München und darüber hinaus nach Punkten in Mittel-, Süd- und Südosteuropa;

Linie 3: nach Hannover und/oder Stuttgart und darüber hinaus nach Punkten in Frankreich, Spanien und Portugal;

Linie 4: nach Hamburg und Bremen sowie darüber hinaus nach Punkten in Europa nordwestlich der Bundesrepublik Deutschland und in Nordamerika;

Linie 5: nach Frankfurt (Main) sowie darüber hinaus nach Punkten in der Schweiz, Portugal, Nordwestafrika und Südamerika;

Linie 6: nach Hamburg und/oder Frankfurt (Main) und/oder München sowie darüber hinaus nach Punkten in Mittel-, Süd- und Südosteuropa und Afrika;

Linie 7a: nach Bremen oder Hannover oder Düsseldorf oder Stuttgart oder Nürnberg oder München sowie darüber hinaus nach Punkten in Süd- und Südosteuropa, Ägypten und im Nahen Osten;

Linie 7b: nach Hamburg oder Bremen oder Hannover oder Düsseldorf oder Stuttgart oder Nürnberg oder München sowie darüber hinaus nach Punkten in Süd- und Südosteuropa, Ägypten, Abadan, Pakistan, Indien, Ceylon, Südostasien, Hongkong, China, Korea, Japan und Australasien.

Die benannten Unternehmen beider Vertragsstaaten können auf den vorbezeichneten Linien Punkte auslassen unter der Voraussetzung, daß der Ausgang einer Linie im Gebiet des Vertragsstaates liegt, der das Unternehmen benannt hat.

Zusätzlich wurde in einem weiteren Notenwechsel hinsichtlich der Häufigkeit der Flugdienste auf den norwegischen Fluglinien folgendes vereinbart:

1. Die Häufigkeit des Fluglinienverkehrs auf Linie 2 wird
   a) falls Wien — gleichgültig, ob als End- oder Transithafen — angeflogen wird, auf drei Dienste in der Woche und
   b) für den Verkehr mit der Türkei auf sieben Dienste in der Woche festgelegt.
2. Die Häufigkeit der Flugdienste auf Linie 3 wird auf zwei Dienste in der Woche festgelegt.
3. Die Häufigkeit der Flugdienste auf Linie 4 wird auf sechs Dienste in der Woche mit Landung in Hamburg und auf einen Dienst in der Woche mit Landung in Bremen festgelegt.
4. Die Häufigkeit der Flugdienste auf Linie 5 wird auf einen Flug in der Woche festgelegt.
5. Die Häufigkeit der Flugdienste auf Linie 7 wird für den Verkehr mit Libanon, Iran, Irak und Syrien auf vier Dienste in der Woche festgelegt. Der Anflug von Abadan wird von dieser Regelung nicht betroffen.

   Der Umfang des Verkehrs mit Mittel-, Süd- und Südosteuropa ist durch die Bestimmungen zu 1. auch für die Linien 6 und 7 festgelegt. Auf diesen Linien darf also kein zusätzlicher Verkehr mit Mittel-, Süd- und Südosteuropa stattfinden.

II.

Besondere Bemerkungen zu dem Abkommen

Artikel 2 *Abs. 1* legt die Rechte fest, welche sich die Vertragsstaaten zur Durchführung des Fluglinienverkehrs durch die benannten Unternehmen gegenseitig einräumen. Gewährt werden das Recht des Überflugs (1. Freiheit), das Recht der Landung zu nichtgewerblichen Zwecken (2. Freiheit) und das Recht, Fluggäste, Post und Fracht abzusetzen (3. Freiheit) und aufzunehmen (4. Freiheit), wobei die Beförderung auch von und nach einem dritten Staat vorgenommen werden kann (5. Freiheit). Die Einräumung aller 5 Freiheiten entspricht der anzustrebenden Liberalisierung der Weltluftfahrt. Sie gewährleistet allein die volle Ausnutzung der bereitgestellten Kapazitäten.

Alle Rechte werden nur zur Durchführung internationalen Luftverkehrs eingeräumt. Daraus ergibt sich, daß auf Grund des Abkommens Kabotagerechte nicht beansprucht werden können. Sollen diese ausnahmsweise gewährt werden, bedarf es einer besonderen Genehmigung.

Absatz 2 behandelt den Fluglinienplan.

Nach **Artikel 3** *Abs. 1* kann u. a. der vereinbarte Fluglinienverkehr erst dann begonnen werden, wenn ein Vertragsstaat dem anderen das oder die Unternehmen benannt hat, welche die einzelnen Linien betreiben werden. Da das nationale norwegische Luftverkehrsunternehmen „Det Norske Luftfartselskap" (DNL) mit dem schwedischen Luftverkehrsunternehmen „Aktiebolaget Aerotransport" (ABA) und dem dänischen Unternehmen „Det Danske Luftfartselskab" (DDL) unter der Bezeichnung „Scandinavian Airlines System" (SAS) eine Betriebsgemeinschaft bildet, wurde in einem weiteren Notenwechsel vom 29. Januar 1957 vereinbart, daß das Königreich Norwegen auch das SAS benennen kann.

Artikel 6 sieht für die Flughafengebühren gegenseitige Inländerbehandlung vor.

Die in **Artikel 7** *Abs. 1 bis 4* vereinbarten Zollregelungen entsprechen dem geltenden Recht. Nach § 1 der Verordnung über Zollbehandlung von Nahrungs- und Genußmitteln im internationalen Fluglinienverkehr vom 25. Juli 1956 (BGBl. I S. 647) bleiben Nahrungs- und Genußmittel, die von einem Luftfahrzeug eingebracht und zum alsbaldigen Verbrauch an Bord ausgegeben werden, abgabenfrei, wenn das Luftfahrzeug Fluggäste ausschließlich im internationalen Fluglinienverkehr befördert und bei Zwischenlandungen zollamtlich überwacht werden kann.

Absatz 3 soll sicherstellen, daß die Durchführung der nach den Absätzen 1 bis 4 getroffenen Vereinbarungen nicht durch wirtschaftliche Ein-, Aus- oder Durchfuhrverbote verhindert wird. Verbote aus anderen als wirtschaftlichen Gründen, z. B. sanitäre Vorschriften usw., werden durch das Abkommen, wie in seinem Artikel 5 Abs. 2 ausdrücklich klargestellt ist, nicht betroffen.

Artikel 9 gewährleistet, daß die von den benannten Unternehmen bereitgestellte Kapazität (angebotene Nutzlast und Häufigkeit des Verkehrs) in ein angemessenes Verhältnis zur Verkehrsnachfrage gebracht wird. Die Bestimmung ist an das am 11. Februar 1946 zwischen Großbritannien und den Vereinigten Staaten von Amerika abgeschlossene Bermuda-Abkommen angelehnt, welches insoweit eine Fortbildung der von der ICAO eingeleiteten freiheitlichen Behandlung des Fluglinienverkehrs enthält. Besonders eingehend wird in Absatz 3 Satz 2 das Recht der 5. Freiheit behandelt, das nur unter Beachtung der unter Buchstaben a bis c genannten Gesichtspunkte ausgeübt werden darf. Insgesamt ist die Vorschrift so elastisch gehalten, daß jeder Vertragsstaat die Interessen seiner für die Ausübung der vereinbarten Fluglinienrechte benannten Unternehmen gegenüber dem anderen Vertragsstaat wirksam vertreten kann.

Artikel 10 verpflichtet die Luftfahrtbehörden zum Austausch statistischer Unterlagen zwecks Nachprüfung der von den benannten Unternehmen bereitgestellten Kapazitäten. Die Vorschrift ergänzt insofern Artikel 9.

Artikel 11 enthält die Grundsätze für die Festsetzung der auf den festgelegten Linien anzuwendenden Tarife. Diese sollen zwecks Vermeidung eines unerwünschten Konkurrenzkampfes nach Möglichkeit zwischen den beteiligten Unternehmen auf Grund des Tariffestsetzungsverfahrens der International Air Transport Association (IATA) festgesetzt werden und sind den Luftfahrtbehörden zur Genehmigung vorzulegen. Einigen sich die Unternehmen nicht, so versuchen die Luftfahrtbehörden, die Tarife festzulegen. Gelingt dies ebenfalls nicht, so ist die Angelegenheit einem nach Artikel 16 zu bildenden Schiedsgericht zu unterbreiten.

Artikel 14 bis 16 befassen sich mit dem Meinungsaustausch zwischen den Luftfahrtbehörden, der Konsultation zwischen den Vertragsstaaten und dem Schiedsgerichtsverfahren. Diese Regelung ist in Luftverkehrsabkommen üblich und zweckmäßig.

III. Geltungsbereich des Abkommens

Das Abkommen gilt im Hinblick auf Artikel 5 des Zwölften Teils des Überleitungsvertrages einstweilen nicht für Berlin. Eine Erstrekkung des Abkommens und des Gesetzes auf Berlin muß der zukünftigen politischen Entwicklung vorbehalten bleiben.

IV. Begründung des Zustimmungsgesetzes

Das Abkommen bedarf nach Artikel 59 Abs. 2 GG der Zustimmung der für die Bundesgesetzgebung zuständigen Körperschaften in der Form eines Bundesgesetzes, weil es sich auf Gegenstände der Bundesgesetzgebung bezieht.

Artikel 2: Die Einführung von Rechtsvorschriften der Bundesrepublik Deutschland im Saarland kann nur nach Maßgabe der Vorschriften des Vertrages zwischen der Bundesrepublik Deutschland und der Französischen Republik zur Regelung der Saarfrage erfolgen. Die Anwendung der Artikel 7 und 12 des Abkommens, die zoll- und devisenrechtliche Vorschriften enthalten, ist daher für das Saarland bis zum Ablauf der Übergangszeit auszuschließen (Artikel 3, 12, 13 und 15 des Saarvertrags).

Artikel 3 entspricht dem Erfordernis des Artikels 82 Abs. 2 GG. Der Zeitpunkt des Inkrafttretens des Abkommens ist ebenfalls im Bundesgesetzblatt bekanntzumachen.

Wegen der in Artikel 7 vorgesehenen Vergünstigungen, die auch die Biersteuer berühren, bedarf das Gesetz nach Artikel 105 Abs. 3, 106 Abs. 2 GG der Zustimmung des Bundesrates.

Abkommen zwischen der Bundesrepublik Deutschland und dem Königreich Norwegen über den Luftverkehr

Luftfartsavtale mellom Forbundsrepublikken Tyskland og Kongeriket Norge

Die Bundesrepublik Deutschland
und
das Königreich Norwegen

HABEN in dem Wunsche, ein Abkommen zur Förderung des Luftverkehrs zwischen ihren Gebieten und darüber hinaus zu schließen,

FOLGENDES VEREINBART:

Artikel 1

Für die Anwendung dieses Abkommens bedeuten, soweit sich aus dem Inhalt des Abkommens nichts anderes ergibt,

a) „Luftfahrtbehörde", in der Bundesrepublik Deutschland den Bundesminister für Verkehr, in dem Königreich Norwegen das Königliche Verkehrsministerium oder in beiden Fällen jede andere Person oder Stelle, die zur Ausübung der diesen obliegenden Aufgaben ermächtigt sein wird;

b) „Hoheitsgebiet" in Bezug auf einen Staat das Landgebiet und die unter dessen Staatsgewalt stehenden daran angrenzenden Hoheitsgewässer;

c) „Benanntes Unternehmen" ein Luftverkehrsunternehmen, das ein Vertragsstaat dem anderen Vertragsstaat nach Artikel 3 schriftlich als das Unternehmen benannt hat, das die nach Artikel 2 Absatz 2 dieses Abkommens festgelegten Fluglinien betreiben soll;

d) „Fluglinienverkehr" einen planmäßigen Luftverkehr, der zum Zwecke der öffentlichen Beförderung von Fluggästen, Fracht und Post durch Luftfahrzeuge betrieben wird;

e) „Internationaler Fluglinienverkehr" einen Fluglinienverkehr, der durch den Luftraum über dem Hoheitsgebiet von mehr als einem Staat führt;

f) „Landung zu nichtgewerblichen Zwecken" eine Landung für andere Zwecke als zum gewerblichen Aufnehmen oder Absetzen von Fluggästen, Fracht und Post.

Artikel 2

(1) Jeder Vertragsstaat gewährt dem anderen Vertragsstaat zur Durchführung von internationalem Fluglinienverkehr durch die benannten Unternehmen folgende Rechte:

das Recht des Überflugs,

das Recht der Landung zu nichtgewerblichen Zwecken und

das Recht des Ein- und Ausflugs zur Durchführung von gewerblichem internationalem Verkehr mit Fluggästen, Post und Fracht an den Orten in seinem Hoheitsgebiet, die bei jeder nach Absatz 2 festgelegten Linie aufgeführt sind.

Forbundsrepublikken Tyskland
og
Kongeriket Norge

SOM ÖNSKER å inngå en avtale til fremme av luftfarten mellom de to lands territorier og derutover,

ER BLITT ENIGE OM FØLGENDE:

Artikkel 1

Dersom det ikke fremgår annet av avtalens innhold, betyr, for anvendelsen av denne;

(a) "luftfartsmyndighet" for Forbundsrepublikken Tysklands vedkommende Forbundsministeren for Samferdsel og for Kongeriket Norges vedkommende det Kgl. Samferdselsdepartement, eller i begge tilfelle enhver annen person eller myndighet som har fullmakt til å utöve de funksjoner som påhviler den nevnte myndighet.

(b) "territorium" i forhold til en stat, det landområde og det tilgrensende territorialfarvann som står under denne stats overhöyhet.

(c) "utpekt luftfartsselskap" et luftfartsselskap som den ene kontraherende part i henhold til artikkel 3 ved skriftlig underretning til den annen kontraherende part har utpekt som det selskap som skal drive de luftruter som er fastlagt i denne avtales artikkel 2, avsnitt 2.

(d) "lufttrafikk" en planmessig lufttrafikk som drives med luftfartöyer for offentlig befordring av passasjerer, gods og post.

(e) "internasjonal lufttrafikk" lufttrafikk som förer gjennom luftrommet over mer enn en stats territorium.

(f) "ikke-kommersiell landing" en landing som ikke foretas for å ta opp eller sette av passasjerer, gods eller post i kommersiell hensikt.

Artikkel 2

1) Hver kontraherende part tilstår den andre kontraherende part följende rettigheter for gjennomföring av internasjonal lufttrafikk med de utpekte luftfartsselskaper:

Rett til overflyvning

Rett til ikke-kommersiell landing

Rett til inn- og utflyvning for gjennomföring av kommersiell internasjonal lufttrafikk med passasjerer, post og gods på de punkter innenfor dens territorium, som er oppfört i de i avsnitt 2 fastsatte ruter.

(2) Die Linien, welche die benannten Unternehmen der beiden Vertragsstaaten zu betreiben berechtigt sind, werden in einem Fluglinienplan festgelegt, der in einem Notenwechsel zu vereinbaren ist

Artikel 3

(1) Mit dem Betrieb des internationalen Fluglinienverkehrs auf den nach Artikel 2 Absatz 2 festgelegten Linien kann jederzeit begonnen werden, wenn

a) der Vertragsstaat, dem die Rechte gewährt sind, das oder die Unternehmen schriftlich benannt hat, welche die einzelnen Linien betreiben werden,

b) der Vertragsstaat, der die Rechte gewährt, dem oder den benannten Unternehmen die Genehmigung erteilt hat, den internationalen Linienverkehr auf den nach Artikel 2 Absatz 2 festgelegten Linien zu eröffnen.

(2) Der Vertragsstaat, der die Rechte gewährt, wird vorbehaltlich der Bestimmungen der Absätze 3 und 4 und vorbehaltlich der Verständigung nach Artikel 11 unverzüglich die Genehmigung zum Betrieb des internationalen Fluglinienverkehrs erteilen.

(3) Jeder Vertragsstaat ist berechtigt, von dem oder den benannten Unternehmen des anderen Vertragsstaates den Nachweis zu verlangen, daß diese Unternehmen in der Lage sind, den Erfordernissen zu entsprechen, die durch die Gesetze und Vorschriften des erstgenannten Staates für die Durchführung des internationalen Luftverkehrs vorgeschrieben sind.

(4) Jeder Vertragsstaat behält sich das Recht vor, einem von dem anderen Vertragsstaat benannten Unternehmen die Ausübung der in Artikel 2 gewährten Rechte zu verweigern, wenn das Unternehmen nicht in der Lage ist, auf Verlangen den Nachweis zu erbringen, daß ein wesentlicher Teil des Eigentums an dem Unternehmen und seine tatsächliche Kontrolle Staatsangehörigen oder Körperschaften des anderen Vertragsstaates oder diesem selbst zusteht.

Artikel 4

(1) Jeder Vertragsstaat kann die nach Artikel 3 Absatz 2 erteilte Genehmigung widerrufen oder einschränken, wenn ein benanntes Unternehmen die Gesetze und Vorschriften des Vertragsstaates, der die Rechte gewährt, oder die Bestimmungen dieses Abkommens nicht befolgt oder die daraus sich ergebenden Verpflichtungen nicht erfüllt. Das gleiche gilt, wenn der Nachweis nach Artikel 3 Absatz 4 nicht erbracht wird.

Von diesem Recht wird jeder Vertragsstaat nur nach einer Konsultation nach Artikel 15 Gebrauch machen, es sei denn, daß zur Vermeidung weiterer Verstöße gegen Gesetze oder Vorschriften eine sofortige Einstellung des Betriebes oder sofortige Auflagen erforderlich sind.

(2) Jeder Vertragsstaat hat das Recht, durch schriftliche Mitteilung an den anderen Vertragsstaat die Benennung eines Unternehmens rückgängig zu machen, um es durch ein anderes Unternehmen zu ersetzen. Das neu benannte Unternehmen genießt dieselben Rechte und unterliegt denselben Verpflichtungen wie das Unternehmen, an dessen Stelle es getreten ist.

Artikel 5

(1) Die Gesetze und Vorschriften eines jeden der beiden Vertragsstaaten, die den Einflug von Luftfahrzeugen des internationalen Luftverkehrs in sein Hoheits-

2) De ruter som de utpekte luftfartsselskaper i begge land har rett til å drive, skal fastsettes i en ruteliste som det skal treffes overenskomst om ved noteveksling.

Artikkel 3

1) Drift av internasjonal lufttrafikk etter de i artikkel 2, avsnitt 2, fastsatte ruter kan begynne så snart

a) den kontraherende part som er blitt tilstått rettighetene skriftlig har utpekt det eller de luftfartsselskaper som skal drive de enkelte ruter,

b) den kontraherende part som tilstår rettighetene har gitt det eller de utpekte luftfartsselskaper sin tillatelse til å åpne de internasjonale ruter som er fastsatt i artikkel 2, avsnitt 2.

2) Den kontraherende part som tilstår rettighetene skal med de forbehold som er fastsatt i avsnitt 3 og 4 og under forutsetning av at enighet er oppnådd i henhold til artikkel 11 straks gi sin tillatelse til igangsettelse av internasjonal lufttrafikk.

3) Hver kontraherende part har rett til å forlange at det eller de luftfartsselskaper som er utpekt av den annen part godtgjör at disse er i stand til å oppfylle de vilkår som er angitt i de lover og bestemmelser som anvendes av den förstnevnte stat for drift av internasjonal lufttrafikk.

4) Hver kontraherende part forbeholder seg rett til å nekte et av den annen part utpekt luftfartsselskap å utnytte de rettigheter som er nevnt i artikkel 2, dersom selskapet på anmodning ikke er i stand til å godtgjöre at en vesentlig del av eiendomsretten til og den effektive kontroll av selskapet innehas av statsborgere eller juridiske personer i den annen kontraherende part eller av denne selv.

Artikkel 4

1) Hver kontraherende part kan tilbakekalle den tillatelse som er gitt etter artikkel 3, avsnitt 2, eller innskrenke denne når et utpekt luftfartsselskap ikke overholder lover og bestemmelser til den kontraherende part som tilstår rettighetene eller ikke följer bestemmelsene i denne overenskomst eller ikke oppfyller de forpliktelser som denne medförer. Det samme gjelder når slikt bevis som er nevnt i artikkel 3, avsnitt 4, ikke foreligger.

Hver kontraherende part vil bare gjöre bruk av denne rett etter konsultasjon i henhold til artikkel 15, dersom ikke en öyeblikkelig innstilling av driften eller andre öyeblikkelige pålegg er nödvendig for å unngå ytterligere brudd på lover og bestemmelser.

2) Hver kontraherende part har rett til ved skriftlig underretning til den annen kontraherende part å trekke tilbake utpekingen av et luftfartsselskap for å erstatte dette med et annet selskap. Det nyutpekte selskap nyter de samme rettigheter og har de samme forpliktelser som det selskap det er trådt i stedet for.

Artikkel 5

1) Hver av de kontraherende parters lover og bestemmelser som angår inn- og utflyvning av luftfartöyer i internasjonal lufttrafikk i deres territorium eller slike

gebiet oder deren Ausflug aus seinem Hoheitsgebiet oder den Betrieb und Verkehr solcher Luftfahrzeuge innerhalb seines Hoheitsgebietes betreffen, finden auf Luftfahrzeuge, die von den benannten Unternehmen des anderen Vertragstaates verwendet werden, Anwendung.

(2) Die Gesetze und Vorschriften eines jeden der beiden Vertragsstaaten, die den Einflug in sein Hoheitsgebiet oder den Ausflug aus seinem Hoheitsgebiet von Fluggästen, Besatzungen, Post oder Fracht (z. B. Vorschriften über Einreise, Abfertigung, Einwanderung, Pässe, Zölle, Quarantäne) betreffen, finden auf die Fluggäste, Besatzungen, Post oder Fracht der Luftfahrzeuge des anderen Vertragsstaates während ihres Aufenthaltes in seinem Hoheitsgebiet Anwendung.

luftfartöyers drift og trafikk innenfor territoriet får anvendelse på luftfartöyer som benyttes av det luftfartsselskap som er utpekt av den annen kontraherende part.

2) Hver av de kontraherende parters lover og bestemmelser som angår innreise til eller utreise fra deres territorier av passasjerer, besetninger, post eller gods (f. eks. forskrifter om innreise, klarering, immigrasjon, pass, toll, karantene) skal komme til anvendelse på passasjerer, besetninger, post eller gods i luftfartöyer fra den annen kontraherende part under opphold innen den förstnevnte parts territorium.

Artikel 6

Die Gebühren, die in jedem Vertragsstaat für die Benutzung der Flughäfen und anderer Luftfahrteinrichtungen durch die Luftfahrzeuge des anderen Vertragsstaates erhoben werden, dürfen nicht höher als für die einheimischen Luftfahrzeuge sein.

Artikkel 6

De avgifter som i hver av de kontraherende stater avkreves den annen parts luftfartöyer for bruk av flyplasser og andre luftfartsanlegg må ikke være höyere enn de som avkreves landets egne luftfartöyer.

Artikel 7

(1) Die Vertragsstaaten gewähren für die Luftfahrzeuge, die von einem benannten Unternehmen des anderen Vertragsstaates ausschließlich im internationalen Luftverkehr verwendet werden, die folgenden Abgabenvergünstigungen:

1. Die von den benannten Unternehmen des einen Vertragsstaates verwendeten Luftfahrzeuge, die in das Hoheitsgebiet des anderen Vertragsstaates einfliegen und wieder ausfliegen oder es durchfliegen, einschließlich der an Bord befindlichen Ausrüstungsgegenstände und Ersatzteile bleiben frei von Zöllen und sonstigen, bei der Ein-, Aus- und Durchfuhr von Waren erhobenen Abgaben.

2. Ersatzteile und Ausrüstungsgegenstände, die
   a) aus den in Nummer 1 genannten Luftfahrzeugen im Hoheitsgebiet des anderen Vertragsstaates unter Zollüberwachung ausgebaut oder sonst von Bord gebracht und dort gelagert werden,
   b) für diese Luftfahrzeuge in das Hoheitsgebiet des anderen Vertragsstaates unter Zollüberwachung eingeführt und dort gelagert werden,

   bleiben frei von den in Nummer 1 bezeichneten Abgaben, wenn sie unter Zollüberwachung in die genannten Luftfahrzeuge eingebaut oder sonst an Bord genommen werden oder aus dem Hoheitsgebiet dieses Vertragsstaates auf andere Weise als an Bord der Luftfahrzeuge wieder ausgeführt werden.

   Die gleiche Abgabenbefreiung wird für solche Ersatzteile und Ausrüstungsgegenstände gewährt, die unter Zollüberwachung aus entsprechenden Lagern anderer ausländischer Luftfahrtunternehmen entnommen und in die genannten Luftfahrzeuge eingebaut oder sonst an Bord genommen werden.

3. Treibstoffe und Schmieröle, die an Bord der in Nummer 1 genannten Luftfahrzeuge in das Hoheitsgebiet des anderen Vertragsstaates eingebracht werden, dürfen frei von Zöllen und sonstigen bei der Ein-, Aus- und Durchfuhr von Waren erhobenen Abgaben an Bord dieser Luftfahrzeuge verbraucht werden, und zwar auch auf anschließenden Flügen zwischen Orten im

Artikkel 7

(1) De kontraherende parter tilstår luftfartöyer som anvendes av et av den annen part utpekt luftfartsselskap utelukkende i internasjonal lufttrafikk följende avgiftslettelser:

1. Luftfartöyer som anvendes av et luftfartsselskap utpekt av en kontraherende part og som flyr inn i og igjen ut av den annen parts territorium eller som overflyr dette, såvel som utstyr og reservedeler som befinner seg ombord, er fritatt for toll og andre avgifter som oppkreves ved innförsel, utförsel og transitt av varer.

2. Reservedeler og utstyr som
   a) mens slike luftfartöyer som er nevnt i avsnitt 1 befinner seg på den annen parts territorium, demonteres eller på annen måte fjernes fra de nevnte luftfartöyer og lagres der,
   b) er blitt innfört og lagret under tollvakt i den annen parts territorium til bruk for de ovennevnte luftfartöyer,

   er fritatt for de i avsnitt 1 nevnte avgifter når de under tollvakt blir bygget inn i eller på annen måte tatt ombord i de nevnte luftfartöyer eller blir utfört fra den angjeldende kontraherende parts territorium på annen måte enn ombord i luftfartöy.

   Den samme fritakelse for avgifter blir tilstått for reservedeler eller utstyr som under tollvakt tas ut av andre utenlandske luftfartsselskapers tilsvarende lagre og bygges inn i eller tas ombord i de nevnte luftfartöyer.

3. Drivstoffer og smöreoljer som innföres til den annen kontraherende parts territorium ombord i de i avsnitt 1 nevnte luftfartöyer kan brukes ombord i disse uten erleggelse av toll og andre avgifter som pålegges ved innförsel, utförsel og transitt av varer, også når det gjelder tilsluttende flyvninger mellom punkter innen denne kontraherende parts territorium.

Hoheitsgebiet dieses Vertragsstaates. Dies gilt auch für Treibstoffe und Schmieröle, die zur Versorgung dieser Luftfahrzeuge für Rechnung eines benannten Unternehmens in das Hoheitsgebiet des anderen Vertragsstaates unter Zollüberwachung eingeführt und dort gelagert werden.

Für sonstige Treibstoffe und Schmieröle, die von diesen Luftfahrzeugen im Hoheitsgebiet des anderen Vertragsstaates unter Zollüberwachung an Bord genommen und im Fluglinienverkehr verbraucht werden, werden die bezeichneten Abgaben sowie etwaige besondere Verbrauchsabgaben nicht erhoben, mit denen die Luftfahrtbetriebsstoffe in diesem Vertragsstaate belastet sind.

4. Die an Bord der in Nummer 1 genannten Luftfahrzeuge eingebrachten Nahrungs- und Genußmittel, die zum Verbrauch durch Fluggäste und Besatzungsmitglieder bestimmt sind, dürfen im Hoheitsgebiet des anderen Vertragsstaates frei von Zöllen und sonstigen bei der Ein-, Aus- und Durchfuhr von Waren erhobenen Abgaben zum alsbaldigen Verbrauch an Bord ausgegeben werden, wenn die Luftfahrzeuge bei Zwischenlandungen ständig zollamtlich überwacht werden können.

(2) Soweit für die in vorstehendem Absatz genannten Waren Abgaben nicht erhoben werden, unterliegen sie nicht den sonst für sie geltenden wirtschaftlichen Ein-, Aus- und Durchfuhrverboten und -beschränkungen.

Artikel 8

(1) Die von einem Vertragsstaat ausgestellten oder anerkannten Lufttüchtigkeitszeugnisse, Befähigungszeugnisse und Erlaubnisscheine der Besatzung eines Luftfahrzeugs werden vom anderen Vertragsstaat als gültig anerkannt, solange sie in Kraft sind.

(2) Jeder der Vertragsstaaten behält sich das Recht vor, den Befähigungszeugnissen und Erlaubnisscheinen, die seinen eigenen Staatsangehörigen vom anderen Vertragsstaat oder einem anderen Staat ausgestellt sind, für Flüge über seinem eigenen Hoheitsgebiet die Anerkennung zu verweigern.

Artikel 9

(1) Den Unternehmen jedes Vertragsstaates soll in billiger und gleicher Weise Gelegenheit gegeben werden, den Betrieb auf jeder der nach Artikel 2 Absatz 2 festgelegten Linien durchzuführen.

(2) Beim Betrieb des internationalen Fluglinienverkehrs auf den nach Artikel 2 Absatz 2 festgelegten Linien sollen die benannten Unternehmen eines jeden Vertragsstaates auf die Interessen der Unternehmen des anderen Vertragsstaates Rücksicht nehmen, damit der ganz oder teilweise auf den gleichen Linien betriebene Fluglinienverkehr dieser Unternehmen nicht ungebührlich beeinträchtigt wird.

(3) Der internationale Fluglinienverkehr auf den nach Artikel 2 Absatz 2 festgelegten Linien soll in erster Linie dazu dienen, ein Beförderungsangebot zur Verfügung zu stellen, das der voraussehbaren Verkehrsnachfrage nach und von dem Hoheitsgebiet des Vertragsstaates entspricht, der das oder die Unternehmen benannt hat. Das Recht dieser Unternehmen, Fluglinienverkehr zwischen den nach Artikel 2 Absatz 2 festgelegten, im Hoheitsgebiet des anderen Vertragsstaates gelegenen Punkten einer Linie und dritten Staaten auszuführen, soll im Interesse einer geordneten Entwicklung des internationalen Luftverkehrs so ausgeübt werden, daß das Beförderungsangebot angepaßt ist

Dette gjelder også for drivstoffer og smöreoljer som for regning av et utpekt selskap er innfört og lagret under tollvakt i den annen parts territorium til bruk for disse luftfartöyer.

For andre drivstoffer og smöreoljer som tas ombord under tollvakt av disse luftfartöyer på den annen kontraherende parts territorium og som anvendes i lufttrafikk, oppkreves ikke de nevnte avgifter eller andre særlige forbruksavgifter som påhviler drivstoffer og smöreoljer til luftfarten i denne kontraherende part.

4. Nærings- og nytelsesmidler som innföres ombord i de i avsnitt 1 nevnte luftfartöyer og som er bestemt til passasjerenes og besetningenes forbruk kan på den annen parts territorium utleveres til omgående forbruk ombord uten erleggelse av toll og andre avgifter som oppkreves ved innförsel, utförsel og transitt av varer, når luftfartöyene ved mellomlandinger kan undergis stadig tollvakt.

(2) I den utstrekning de i foregående avsnitt omhandlede varer ikke er avgiftspliktige, omfattes de ikke av de handelspolitiske forbud og begrensninger som ellers gjelder for disse varers innförsel, utförsel og transitt.

Artikkel 8

(1) De av en kontraherende part utstedte eller godkjente luftdyktighetsbeviser, duelighetsbeviser og sertifikater for besetningen på et luftfartöy skal anerkjennes som gyldige av den annen kontraherende part så lenge de er i kraft.

(2) Når det gjelder flyvning over dens eget territorium forbeholder hver av de kontraherende parter seg rett til ikke å anerkjenne duelighetsbeviser eller sertifikater som denne parts egne statsborgere har fått utstedt av den annen kontraherende part eller en annen stat.

Artikkel 9

(1) Begge de kontraherende parters utpekte luftfartsselskaper skal gis rimelig og like adgang til å drive luftfart på de i artikkel 2, avsnitt 2, fastlagte ruter.

(2) Ved driften av den internasjonale lufttrafikk på de i artikkel 2, avsnitt 2, nevnte ruter skal hver av de to parters utpekte luftfartsselskaper ta hensyn til den annen parts luftfartsselskapers interesser, slik at den lufttrafikk som drives helt eller delvis på de samme ruter av disse selskaper ikke skades på en utilbörlig måte.

(3) Den internasjonale lufttrafikk på de i artikkel 2, avsnitt 2, fastlagte ruter skal i förste rekke ha som formål å stille til rådighet en trafikk-kapasitet som svarer til det trafikkbehov som kan forutses til og fra territoriet til den kontraherende part som har utpekt selskapet eller selskapene. Den rett som disse selskaper har til å drive lufttrafikk på en rute mellom de i artikkel 2, avsnitt 2, fastsatte punkter på den annen kontraherende parts territorium og tredje land skal av hensyn til en planmessig utvikling av den internasjonale lufttrafikk utöves på en slik måte at trafikk-kapasiteten avpasses etter

a) an die Nachfrage nach Verkehrsmöglichkeiten von und nach dem Hoheitsgebiet des Vertragsstaates, der das oder die Unternehmen benannt hat,

b) an die in den durchflogenen Gebieten bestehende Verkehrsnachfrage unter Berücksichtigung der örtlichen und regionalen Linien,

c) an die Anforderungen eines wirtschaftlichen Betriebes der Linien des Durchgangsverkehrs.

Artikel 10

Die Luftfahrtbehörde des einen Vertragsstaates wird der Luftfahrtbehörde des anderen Vertragsstaates auf deren Ersuchen alle regelmäßigen oder sonstigen statistischen Unterlagen der benannten Unternehmen übermitteln, die zum Zwecke der Nachprüfung der Ausnutzung des nach Artikel 2 Absatz 2 festgelegten internationalen Fluglinienverkehrs, der durch die benannten Unternehmen betrieben wird, billigerweise gefordert werden können. Diese Unterlagen sollen alle Informationen umfassen, die zur Beurteilung des Umfangs des Verkehrs der Unternehmen auf den festgelegten Linien und der Herkunft und Bestimmung dieses Verkehrs erforderlich sind.

Artikel 11

(1) Die Tarife, die auf den nach Artikel 2 Absatz 2 festgelegten Linien für Fluggäste und Fracht anzuwenden sind, werden unter Berücksichtigung aller Faktoren, wie der Kosten des Betriebes, eines angemessenen Gewinns, der besonderen Gegebenheiten der verschiedenen Linien und der von anderen Unternehmen, welche die gleiche Linie ganz oder teilweise betreiben, verwendeten Tarife, festgesetzt. Bei der Festsetzung soll in nachstehender Weise verfahren werden.

(2) Die Tarife werden, wenn möglich, für jede Linie durch Vereinbarung der beteiligten benannten Unternehmen festgesetzt. Hierbei sollen sich die benannten Unternehmen nach den Beschlüssen richten, die auf Grund des Tariffestsetzungsverfahrens der International Air Transport Association (IATA) angewendet werden können, oder die benannten Unternehmen sollen sich nach einer Beratung mit den Luftverkehrsunternehmen dritter Länder, welche die gleiche Linie ganz oder teilweise betreiben, falls möglich, unmittelbar untereinander verständigen. Das gleiche gilt für Agenturprovisionen, die in Verbindung mit den Tarifen erhoben werden.

(3) Die auf diese Weise festgesetzten Tarife sollen den Luftfahrtbehörden eines jeden Vertragsstaates wenigstens dreißig (30) Tage vor dem in Aussicht genommenen Inkrafttreten zur Genehmigung vorgelegt werden. Dieser Zeitraum kann in besonderen Fällen verkürzt werden, wenn die Luftfahrtbehörden damit einverstanden sind.

(4) Kommt zwischen den benannten Unternehmen eine Einigung nach Absatz 2 nicht zustande, oder erklärt sich ein Vertragsstaat mit den ihm nach Absatz 3 zur Genehmigung vorgelegten Tarifen nicht einverstanden, so werden die Luftfahrtbehörden die Tarife derjenigen Linien und Linienteile, für die eine Übereinstimmung nicht zustandegekommen ist, durch beiderseitige Vereinbarung festsetzen.

(5) Kommt zwischen den Luftfahrtbehörden der beiden Vertragsstaaten eine Vereinbarung nach Absatz 4 nicht zustande, so findet Artikel 16 Anwendung. Solange der Schiedsspruch nicht ergangen ist, ist der Vertragsstaat, der sich mit einer Tarifänderung nicht einverstanden erklärt, berechtigt, von dem anderen Vertragsstaat die Aufrechterhaltung der vorher in Kraft befindlichen Tarife zu verlangen.

a) trafikkbehovet til og fra den kontraherende parts territorium som har utpekt selskapet eller selskapene,

b) trafikkbehovet i de områder ruten går gjennom under hensynlagen til de lokale og regionale ruter,

c) kravet om økonomisk drift av de gjennomgående ruter.

Artikkel 10

Luftfartsmyndighetene i en kontraherende part skal på anmodning fra den annen kontraherende part tilstille denne alle periodiske og andre statistiske oppgaver vedrørende de utpekte luftfartsselskaper som med rimelighet kan kreves som grunnlag for etterpröving av hvordan selskapene nytter den i artikkel 2, avsnitt 2, fastsatte internasjonale lufttrafikk. Disse oppgaver skal inneholde alle opplysninger som er nödvendige for å bedömme omfanget av selskapenes trafikk på de fastsatte ruter samt denne trafikks opprinnelses- og bestemmelsessteder.

Artikkel 11

(1) De takster som benyttes for passasjerer og frakt på de i artikkel 2, avsnitt 2, fastsatte ruter skal fastsettes under hensyntagen til alle faktorer så som driftsomkostninger, rimelig fortjeneste, de særlige forhold ved de forskjellige ruter og de takster som benyttes av andre luftfartsselskaper som helt eller delvis trafikerer de samme ruter. Ved fastsettelse av takstene skal det gås frem på följende måte:

(2) Takstene skal om mulig fastsettes for hver rute etter avtale mellom de utpekte luftfartsselskaper. Herunder skal de utpekte luftfartsselskaper rette seg etter de vedtak som kan komme til anvendelse på grunnlag av International Air Transport Association's (IATA) metoder for fastsetting av takster, ellers skal de om mulig etter å ha samrådd seg med luftfartsselskaper fra tredje land som driver lufttrafikk helt eller delvis på den samme rute, söke å komme til enighet direkte seg imellom. Det samme gjelder for agentprovisjoner som oppkreves i forbindelse med takstene.

(3) De takster som er fastsatt på denne måte skal forelegges hver av de kontraherende parters luftfartsmyndigheter til godkjenning minst tredve (30) dager för den planlagte ikrafttredelse. Denne frist kan i særlige tilfelle forkortes dersom luftfartsmyndighetene er enige i dette.

(4) Kommer de utpekte luftfartsselskaper ikke til enighet i henhold til avsnitt 2, eller erklærer en kontraherende part at den ikke kan godta de takster som er forelagt til godkjenning i henhold til avsnitt 3, skal luftfartsmyndighetene etter felles avtale fastsette takstene på de ruter eller deler av ruter som det ikke er oppnådd enighet om.

(5) Dersom luftfartsmyndighetene i de to kontraherende parter ikke kan komme til enighet i henhold til avsnitt 4, kommer artikkel 16 til anvendelse. Så lenge en voldgiftsdom ikke er avsagt har den kontraherende part som er uenig i en takstendring, rett til å kreve av den andre kontraherende part at de takster som tidligere var gyldige opprettholdes.

Artikel 12

(1) Jeder Vertragsstaat gewährt den benannten Unternehmen des anderen Vertragsstaates das Recht, ihren Hauptbüros den Überschuß der Einnahmen über die Ausgaben zu den entsprechenden amtlichen Wechselkursen in der Währung des anderen Vertragsstaates zu übermitteln.

(2) Die Überweisung kann auf Wunsch des Gläubigers auch in einer anderen Währung erfolgen, soweit dies nach den jeweils geltenden Devisenbestimmungen der Vertragsstaaten möglich ist.

Artikel 13

Tritt ein von beiden Vertragsstaaten angenommenes allgemeines multilaterales Luftverkehrsabkommen in Kraft, so gehen die Bestimmungen des multilateralen Abkommens vor. Erörterungen über die Feststellung, inwieweit ein multilaterales Abkommen dieses Abkommen aufhebt, ändert oder ergänzt, finden nach Artikel 15 dieses Abkommens statt.

Artikel 14

Zwischen den Luftfahrtbehörden der Vertragsstaaten findet ein regelmäßiger Meinungsaustausch statt, um eine enge Zusammenarbeit in allen die Anwendung und Auslegung dieses Abkommens berührenden Angelegenheiten herbeizuführen.

Artikel 15

(1) Eine Konsultation zur Erörterung der Auslegung, Anwendung oder zu Änderungen dieses Abkommens oder des Fluglinienplans kann jederzeit von jedem Vertragsstaat beantragt werden. Diese Konsultation beginnt innerhalb einer Frist von 60 Tagen nach Eingang des Antrags.

(2) Vereinbarte Änderungen dieses Abkommens treten entsprechend dem in Artikel 20 vorgesehenen Verfahren in Kraft.

(3) Änderungen des Fluglinienplans treten in Kraft, sobald sie in einem diplomatischen Notenwechsel entsprechend Artikel 2 Absatz 2 vereinbart sind.

Artikel 16

(1) Soweit eine Meinungsverschiedenheit über die Anwendung oder Auslegung dieses Abkommens nicht nach Artikel 14 oder 15 zwischen den Luftfahrtbehörden oder zwischen den Regierungen der Vertragsstaaten beigelegt werden kann, ist sie auf Antrag eines Vertragsstaates einem Schiedsgericht zu unterbreiten.

(2) Das Schiedsgericht wird von Fall zu Fall in der Weise gebildet, daß jeder Vertragsstaat einen Schiedsrichter benennt und diese Schiedsrichter sich auf einen Angehörigen eines dritten Staates als Vorsitzenden einigen. Werden die Schiedsrichter nicht innerhalb von zwei Monaten benannt, nachdem ein Vertragsstaat seine Absicht, ein Schiedsgericht anzurufen, bekanntgegeben hat, oder können die Schiedsrichter sich nicht innerhalb eines weiteren Monats auf einen Vorsitzenden einigen, so ist der Präsident des Rates der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation zu bitten, die notwendigen Benennungen vorzunehmen. Seine Entscheidung ist für die Vertragsstaaten bindend.

(3) Das Schiedsgericht entscheidet, wenn ihm eine gütliche Regelung der Meinungsverschiedenheit nicht gelingt, mit Stimmenmehrheit. Soweit die Vertragsstaaten nichts anderes vereinbaren, regelt es seine Verfahrensgrundsätze selbst und bestimmt seinen Sitz.

(4) Jeder Vertragsstaat trägt die Kosten für die Tätigkeit seines Schiedsrichters sowie die Hälfte der Kosten für die Tätigkeit des Vorsitzenden.

Artikkel 12

(1) Hver av de kontraherende parter gir den annen parts utpekte luftfartsselskaper rett til å overføre til deres hovedkontorer det beløp som inntektene overstiger utgiftene med i den annen parts valuta etter gjeldende offisiell kurs.

(2) Denne overførsel kan etter kreditors ønske også skje i annen valuta for så vidt dette er tillatt i henhold til de til enhver tid gjeldende valutabestemmelser i de kontraherende stater.

Artikkel 13

Hvis en alminnelig multilateral luftfartsoverenskomst som godtas av begge de kontraherende parter trer i kraft, skal dennes bestemmelser ha forrett. Samråding om i hvilken utstrekning en slik multilateral overenskomst opphever, endrer eller utfyller denne avtale skal finne sted i henhold til artikkel 15 i denne avtale.

Artikkel 14

Mellom de kontraherende parters luftfartsmyndigheter skal det finne sted regelmessig samråding for å komme frem til et nært samarbeid i alle saker som angår avtalen, dens anvendelse og fortolkning.

Artikkel 15

(1) Hver av de kontraherende parter kan når som helst begjære konsultasjon når det gjelder spørsmålet om fortolkning, anvendelse eller endringer av denne avtale eller rutelisten. Slik konsultasjon skal begynne innen 60 dager etter at begjæringen er mottatt.

(2) Endringer i avtalen som det er enighet om trer i kraft i samsvar med den fremgangsmåte som er foreskrevet i artikkel 20.

(3) Endringer i rutelisten trer i kraft så snart enighet om dette er bekreftet ved diplomatisk noteveksling i henhold til artikkel 2, avsnitt 2.

Artikkel 16

(1) Dersom en tvist om anvendelsen eller fortolkningen av denne avtale ikke kan avgjöres av de kontraherende parters regjeringer eller luftfartsmyndigheter i henhold til artikkel 14 eller 15, skal den etter anmodning fra en av de kontraherende parter forelegges en voldgiftsdomstol.

(2) Voldgiftsdomstolen skal for hver enkelt sak sammensettes ved at hver av de kontraherende parter oppnevner en voldgiftsdommer. Disse voldgiftsdommere skal enes om en statsborger fra et tredje land som formann. Er de to voldgiftsdommere ikke utpekt to måneder etter at en kontraherende part har gjort kjent at den ønsker en voldgiftsdomstol sammenkalt, eller har de to voldgiftsdommere ikke kunnet bli enige om valg av formannen etter ytterligere en måned, skal presidenten i Rådet for Den internasjonale sivile luftfartsorganisasjon anmodes om å foreta den nödvendige oppnevning. Presidentens beslutning er bindende for de kontraherende parter.

(3) Dersom det ikke lykkes voldgiftsdomstolen å komme frem til en minnelig lösning av tvisten, avgjör domstolen saken ved stemmeflertall. Dersom de kontraherende parter ikke er enige om noe annet, bestemmer retten selv sin forretningsorden og sitt sete.

(4) Hver av de kontraherende parter bestrider utgiftene til sin voldgiftsdommer og halvparten av utgiftene i forbindelse med formannens virksomhet.

(5) Die Vertragsstaaten verpflichten sich, den vorläufigen Maßnahmen, die im Laufe des Verfahrens angeordnet werden, sowie dem Schiedsspruch, der endgültig ist, nachzukommen.

Artikel 17

Jeder Vertragsstaat kann dieses Abkommen jederzeit kündigen. Das Abkommen endigt ein Jahr nach Eingang der Kündigung bei dem anderen Vertragsstaat, es sei denn, daß auf Grund einer Vereinbarung zwischen den Vertragsstaaten die Kündigung vor Ablauf dieser Frist rückgängig gemacht wird.

Artikel 18

Dieses Abkommen, alle seine Änderungen und jeder Notenwechsel nach Artikel 2 Absatz 2 und Artikel 15 Absatz 3 sollen bei der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation registriert werden.

Artikel 19

Dieses Abkommen tritt an die Stelle aller bisherigen Abkommen zwischen den Vertragsstaaten über den Luftverkehr und hebt diese auf.

Artikel 20

Dieses Abkommen tritt einen Monat nach dem Zeitpunkt in Kraft, an dem sich die Vertragsstaaten gegenseitig mitgeteilt haben, daß die für sie geltenden verfassungsmäßigen Voraussetzungen erfüllt sind.

ZU URKUND DESSEN haben die beiderseitigen Bevollmächtigten dieses Abkommen unterzeichnet.

GESCHEHEN zu Bonn, den 29. Januar 1957, in doppelter Urschrift in deutscher und norwegischer Sprache, wobei der Wortlaut beider Sprachen verbindlich ist.

(5) De kontraherende parter forplikter seg til å etterkomme de forelöbige forföyninger som blir besluttet under saksbehandlingen, samt voldgiftsdommen som skal være endelig.

Artikkel 17

Hver av de kontraherende parter kan når som helst si opp denne avtale. Avtalen opphörer ett år etter at slik oppsigelse er mottatt av den annen kontraherende part, for så vidt ikke oppsigelsen trekkes tilbake innen utlöpet av fristen etter overenskomst mellom de kontraherende parter.

Artikkel 18

Denne avtale, alle endringer av denne og enhver noteveksling i henhold til artikkel 2, avsnitt 2, og artikkel 15, avsnitt 3, skal registreres ved Den internasjonale sivile luftfartsorganisasjon.

Artikkel 19

Denne avtale trer i stedet for og opphever alle tidligere avtaler om luftfart mellom de kontraherende parter.

Artikkel 20

Denne avtale trer i kraft en måned etter at de kontraherende parter gjensidig har underrettet hverandre om at alle gjeldende konstitusjonelle krav er oppfylt.

TIL BEKREFTELSE HERAV har begge parters befullmektigede underskrevet denne avtale.

UTFERDIGET i Bonn, den 29. januar 1957, i to originaleksemplarer i tysk og norsk tekst, idet begge tekster har samme gyldighet.

Für die Bundesrepublik Deutschland:

For Forbundsrepublikken Tyskland:

v. Brentano

Für das Königreich Norwegen:

For Kongeriket Norge:

Peter Anker